Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6990**

17. Wahlperiode 14. 09. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Petra Pau, Jens Petermann, Raju Sharma, Frank Tempel, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Erfolgloser Feldtest mit Körperscannern in Hamburg

Am 31. Juli 2011 endete der Feldtest von Körperscannern am Flughafen Hamburg. Die ursprünglich für sechs Monate geplante Erprobung wurde am 30. März 2011 um weitere vier Monate verlängert, weil die Geräte unnötig Alarm schlugen und zu sensibel auf Eigenschaften der Kleidung (wie z. B. Faltenwurf) reagierten. Ende August 2011 verkündete das Bundesministerium des Innern (BMI), nach Auswertung der Ergebnisse der Erprobungsphase habe der Bundesminister des Innern, Dr. Hans-Peter Friedrich, von der Einführung von Körperscannern abgesehen, da sie sich nicht als praxistauglich erwiesen hätten. Sie hätten unnötig Alarme ausgelöst, die laut Pressemitteilung des BMI in der Regel auf Eigenschaften der Kleidung (wie z. B. Faltenwurf) zurückzuführen waren. In einem Bericht des „FOCUS“ vom 31. August 2011 wird ein Mitarbeiter des BMI zitiert, dass außerdem Schweißflecken und Taschentücher Alarme auslösten. Solche Fehlalarme, zitiert die Zeitung Kreise des BMI, hätte es bei 49 Prozent der Kontrollen gegeben, in 15 Prozent der Fälle sei der Alarm berechtigt gewesen, wogegen in 5 Prozent der Fälle nicht geklärt werden konnte, aus welchem Grund Alarm ausgelöst wurde. Bei 31 Prozent der kontrollierten Personen sei kein Alarm ausgelöst worden. Ob die Scanner in diesen 31 Prozent der Fälle richtig lagen, wurde nicht durch Nachkontrollen überprüft (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. vom 15. März 2011, Bundestagsdrucksache 17/5025), hierzu liegen also keine Daten vor. Auch wurde nicht geprüft, ob verschiedene illegale Substanzen unter Realbedingungen detektiert und anschließend von den Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten gefunden worden wären (ebenda).

Kurz vor Beginn der Erprobungsphase der Körperscanner am Flughafen Hamburg wurde bekannt, dass die italienische Regierung nach einem sechsmonatigen Versuch von der Einführung dieser Technik Abstand nahm. Der Grund für die damalige Entscheidung war derselbe, aus dem der Bundesminister des Innern nun von der Einführung von Körperscannern absieht. Die Kontrollen dauerten zu lange. Nach einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/3789) wurden die Geräte in Mailand und Rom mit einer „im Vergleich zu den Geräten in Hamburg älteren Softwarekonfiguration“ betrieben, die erzielten Ergebnisse würden die „mit der aktuellen Software erreichbare Leistungsfähigkeit der Körperscanner“ nicht repräsentieren. Da sich nun herausgestellt hat, dass auch die in Hamburg getestete Softwarekonfiguration nicht funktioniert, stellt sich die Frage, ob das Scheitern des Versuchs in Hamburg nicht vorhersehbar gewesen ist, ab wann sich dieses Scheitern abgezeichnet hat und ob man die Verschwendung von Mitteln durch die Durchführung bzw. Verlängerung des Versuchs an dieser Stelle nicht hätte verhindern können. Vor allem, da diese Mittel in ande-

ren Bereichen wie dem der Frachtkontrollen, die nach Aussagen der Bundesregierung einer „Anpassung an die tatsächliche Bedrohungslage“ bedürften, eher gebraucht würden, während sich die Luftsicherheitskontrollen in der EU „grundsätzlich auf einem hohen Standard“ befänden (Bundestagsdrucksache 17/3789).

Zu diversen Einzelfragen der Fraktion DIE LINKE. hat die Bundesregierung in ihren Antworten auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 17/3789, 17/5025 und 17/5929 mit Verweis auf die Ergebnisauswertung am Ende des Feldtests nicht geantwortet. Da der Test nun beendet und ausgewertet worden ist, müsste die Bundesregierung nun in der Lage sein, auf diese Fragen zu antworten, zumal der Abschlussbericht dem Deutschen Bundestag nicht vorliegt (Stand 13. September 2011).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Treffen die o. g. Aussagen zur Häufigkeit von unnötigen Alarmen (also durch z. B. Schweißflecken, Taschentücher, Faltenwurf der Kleidung oder unruhiges Verhalten der Testpersonen ausgelöste Detektionen), berechtigten Alarmen und Alarmen mit ungeklärter Ursache zu?
2. Worauf wurde dieses Verhalten der Scanner letzten Endes zurückgeführt (auf die Software, auf Hardwareprobleme, auf die Strahlentechnik, auf Bedienerprobleme, auf klimatische und bauliche Bedingungen etc.)?
3. Welche illegalen Gegenstände wurden bei den o. g. 15 Prozent der freiwilligen Testpersonen entdeckt, und in wie vielen Fällen kam es zu strafrechtlichen Konsequenzen?
4. Wie wurde in den 5 Prozent der Fälle vorgegangen, in denen nicht geklärt werden konnte, was den Alarm auslöste (durften die Personen passieren, wurde eine nachträgliche Problemanalyse veranlasst)?
5. Wie hat sich die Häufigkeit von unnötigen Alarmen im Verlauf des Feldversuchs verändert (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
6. Wie lange dauerte die Abfertigung an scannergestützten Flugsicherheitskontrollpunkten im Vergleich zu herkömmlichen (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3789), konnte im Verlauf des Versuchs eine Verbesserung der Abfertigungszeit erreicht werden, und wie stellt sich die Abfertigungszeit an den Scannerkontrollpunkten im Verlauf des Versuchs dar (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
7. Wie lange war die durchschnittliche und die maximale Wartezeit pro Passagier?
8. Wurde der Bundesminister des Innern über den gesamten Verlauf des Feldversuchs wie geplant alle vier Wochen informiert (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3789), und wenn ja, was beinhalteten diese Informationen konkret, wurden sie bearbeitet oder lediglich zur Kenntnis genommen?
9. Zu welchem Zeitpunkt führte der Probebetrieb in Hamburg zu Erkenntnissen über technische Schwachstellen der Geräte, der Software oder über Probleme im Kontrollablauf (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3789)?
10. Trifft es zu, dass im Dezember 2010 der Anteil der Scannerkontrollen, bei denen der Alarm unnötigerweise – also durch z. B. Schweißflecken, Taschentücher, Faltenwurf der Kleidung etc. – ausgelöst wurde, bei 75 Prozent lag, wie der „FOCUS“ am 13. Dezember 2010 berichtete?
11. Wenn ja, welche Erkenntnisse standen zu diesem Zeitpunkt noch der Schlussfolgerung entgegen, dass diese „Technik ein totaler Reinfall“ ist, wie der „FOCUS“ einen „hochrangigen Sicherheitsbeamten“ am 13. De-

zember 2010 zitierte, und wer ordnete die Fortsetzung der Erprobung konkret an?

12. Zu welchem Zeitpunkt hat die Bundesregierung erkannt, dass die getesteten Körperscanner nicht praxistauglich sind?

13. Wie oft wurde der Hersteller im Verlauf des Versuchs von wem aufgefordert, die Software der Körperscanner zu verbessern oder zu modifizieren, und wie schlugen sich diese Aufforderungen in den (in Frage 8) genannten Berichten an den Bundesminister des Innern nieder?

14. Welche Aspekte wurden bei der Erprobung von Körperscannern außer der Detektionsleistung von wem (Personen, Institutionen, Institute, Forschungsbereich) besonders untersucht?

15. Welche Erkenntnisse für den Kontrollablauf wurden durch arbeitspsychologische Untersuchungen gewonnen?

16. Wie unterscheidet sich das Verhalten des Luftsicherheitspersonals an scannergestützten Kontrollen von dem an herkömmlichen Kontrollpunkten?

17. Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Feldversuch mit Körperscannern am Flughafen Hamburg einschließlich aller Begleitstudien?

18. Welcher Betrag war mit der Herstellerfirma L-3 Communications für Geräte, Software, Support, etc. zu Beginn des Feldversuchs vertraglich vereinbart, und welcher Betrag wurde bzw. wird der Firma ausgezahlt?

19. Hat die Bundesregierung den Betrag wegen mangelhafter Leistungen reduziert?

20. Hat die Bundesregierung Rückzahlungsansprüche oder Schadensersatzansprüche wegen mangelhaft bzw. nicht erbrachter Leistungen geprüft, und wenn nicht, warum nicht?

21. Welche Personal- und Sachkosten sind in der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei in Lübeck bis heute im Bereich Körperscanner angefallen?

22. Werden die im Rahmen der Erforschung und Erprobung von Körperscannern in der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei gewonnenen Erkenntnisse mit dem Unternehmen L-3 Communications geteilt?

23. Ist das Unternehmen L-3 Communications an den im Rahmen der Erforschung und Erprobung von Körperscannern anfallenden Kosten beteiligt?

24. Trifft es zu, dass die Körperscanner zukünftig in der Forschungs- und Erprobungsstelle der Bundespolizei in Lübeck weiterentwickelt werden sollen, und wenn ja,

    a) welche Kosten sind hierfür angesetzt,

    b) unter welcher Aufgabenstellung erfolgt die Weiterentwicklung,

    c) ist das Erprobungsverfahren ergebnisoffen,

    d) für wie lange ist diese Laborphase angesetzt,

    e) wie viel Personen arbeiten mit welcher Stundenzahl daran,

    f) welche und wie viele nicht zur Bundespolizei gehörenden Personen sind auf Grund welcher Sachverhalte in diese Arbeit involviert?

25. Wenn die Forschung zu Körperscannern bei der Bundespolizei fortgesetzt werden soll, ist der Hersteller L-3 Communications daran beteiligt, und wenn ja, in welcher Art und Weise?

26. Besteht zum jetzigen Zeitpunkt ein Vertragsverhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und L-3 Communications, und wenn ja, für welche Leistungen, für welchen Zeitraum und mit welchem Finanzvolumen oder ist ein solches in Vorbereitung?
27. An welchen Verträgen, Projekten, Studien, Forschungen und Erprobungen waren L-3 Communications oder ihre Töchter für die Bundesregierung seit Januar 2001 tätig, und welche Kosten sind der Bundesregierung dadurch jeweils entstanden (bitte konkret auflisten)?
28. Hält die Bundesregierung am Vorhaben, auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland Körperscanner einzuführen, fest, und zieht sie dabei auch den Einsatz von Geräten mit nichtionisierender Strahlung mit Frequenzen im Terahertzbereich in Betracht?
29. Zu welchem Zweck und mit welchem Ziel wurden die auf Bundestagsdrucksache 17/3789 benannten Forschungsvorhaben (u. a. zu gentoxischen Effekten) zur Wirkung von Terahertzstrahlung in Auftrag gegeben, und kann eine gesundheitliche Gefährdung durch Terahertzstrahlung anhand der bisher vorliegenden Ergebnisse ausgeschlossen werden?
30. Welche Alternativen zu Körperscannern sieht die Bundesregierung zur Erhöhung der Sicherheit an den Fluggastkontrollen, und welche alternativen Methoden, Konzepte oder Verfahren haben bundesdeutsche Sicherheitsbehörden in den letzten zehn Monaten zur Erhöhung der Sicherheit an den Fluggastkontrollen erarbeitet?
31. Wie viele Passagiere nahmen an der im Rahmen des Feldversuchs am Flughafen Hamburg durchgeführten Akzeptanzstudie teil, und über welchen Zeitraum wurden Passagiere für die Studie befragt?
32. Wurde die Akzeptanzbefragung vor der Körperscannerkontrolle inkl. eventueller Nachkontrollen des Passagiers oder danach durchgeführt?
33. Entsprach die Durchführung und Auswertung dieser Studie wissenschaftlichen Kriterien, und durch wen wurde dieser Standard gewährleistet bzw. überprüft?
34. War die Teilnahme an der Studie freiwillig?
35. Wenn ja, mit welchen Mitteln und Fragen ermittelt die Studie die Gründe, aus denen Testpersonen nicht an der Studie teilnehmen wollten?
36. Haben im Rahmen der Erprobung Menschen mit medizinischen oder kosmetischen Hilfen (wie z. B. künstlichen Darmausgängen, Windeln, Prothesen, Toupets) die scannergestützten Kontrollspuren benutzt?
37. Wurden im Rahmen der durchgeführten Akzeptanzbefragung Menschen mit medizinischen oder kosmetischen Hilfen (wie z. B. künstlichen Darmausgängen, Windeln, Prothesen, Toupets) nach ihrer Meinung zu und ihren Erfahrungen mit der Körperscannerkontrolle befragt?
    a) Wenn ja, wie haben diese Menschen die Kontrollen beurteilt?
    b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 13. September 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333